Año IV.—Núm. 1009. Sábado 16 de junio de 1860. Islas Baleares.

EL ISLEÑO.

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
Palma.—Imprenta de Pelabert.=Mahon.—D. Matias Mascaró.—Iviza.—D. Joaquin Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.=En los demas puntos del reino 12 rs. idem. franco de porte.

CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL SEÑOR MARTINEZ DE LA ROSA.

Estracto oficial de la sesion celebrada el dia 8 de junio de 1860.

Se abrió á las dos y cuarto, y leida el acta de la anterior, fué aprobada.

El señor Lasala anunció que se adheria al voto dado al ejército de Africa en la sesion del martes.

El señor Casado pidió que constase el suyo en el mismo sentido.

Se anunció que el señor Blanco del Valle renuncia el cargo de diputado.

Se dió cuenta de una comunicacion del señor Romero Leal, paticipando que no podia asistir á las sesiones por hallarse enfermo.

Se anunció que el señor Tejada no podia asistir á la sesion por la misma causa.

Pasaron á la comision dos enmiendas al dictámen sobre el ferro carril de Manzanares á Córdoba.

Pasó á la comision una enmienda del señor Aguirre al proyecto de contestacion al discurso de la Corona.

Ferro carril de Madrid á Zaragoza.

El Sr. RIBO: Por el art. 6.° de la ley de concesion del ferro carril de Madrid á Zaragoza se manda que han de concluir las obras en cinco años. Van trascurridos mas de cuatro y no hay inaugurada mas que una seccion, Pregunto al señor ministro de Fomento si está dispuesto á hacer que la ley se cumpla.

El señor ministro de FOMENTO: El gobierno tiene igual interés, sino mayor que el señor diputado, en que esas obras se concluyan dentro del plazo de la ley. Precisamente acaban de aprobarse todas las secciones de aquí á Zaragoza, y el gobierno procurará dar todo el impulso posible á las obras, para que, si es posible tambien, se concluyan en el plazo de la ley.

ÓRDEN DEL DIA.

Ferro carril de Manzanares á Cordoba.

Se leyó el dictámen de la comision que decia así:

»La comision nombrada para dar dictámen sobre el proyecto de ley presentado por el gobierno para la subasta del ferro carril de Manzanares á Andújar y Córdoba, ha examinado con detencion el espediente, y en su vista tiene la honra de proponer á la deliberacion del Congreso el siguiente.

Proyecto de ley.

Articulo, 1.° Las secciones primera y segunda de los ferro carriles de Andalucia que, segun la ley de 30 de marzo de 1369 comprenden el trayecto de Manzanares á Andujar y Córdoba, serán, objeto de una sola concesion.

Art. 2.° Esta se otorgará con arreglo al proyecto que definitivamente adopte el gobierno, á la tarifa de precios máximos de peaje y trasporte, y á las condiciones particulares y relacion de material libre de derechos que al efecto se aprueben por la administracion.

Art. 3.° La subasta de esta concesion, á que servirá de tipo la proposicion de la compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante en los términos en que se acepta por esta ley, se efectuará el 1.° de noviembre próximo, ó antes si fuese posible, debiendo anunciarse con cuarenta dias de anticipacion al público.

Art. 4.° Sea cualquiera el trazado que se adopte, la licitacion versará sobre la reduccion de subsidio total de 94.203,550 rs., asignada á estas dos secciones por la ley de 30 de marzo de 1859, en metálico ó su equivalente en obligaciones del Estado por ferro-carriles.

Art. 5.° Para el abonó de la subvencion se dividirá la cantidad con que se adjudique la concesion por el número de kilómetros de la línea, y despues en tres partes iguales la correspondiente á cada trozo completo de cuatro kilómetros seguidos, entregando la primera á la empresa al hallarse concluida la esplanacion y obras de fabrica de un trozo cualquiera; la segunda despues de sentada en el mismo la via definitiva, y la tercera despues de abierto al servicio público.

Art. 6.° Quedan vigentes las leyes de 18 de junio de 1856, 15 de julio de 1857 y 30 de marzo de 1859, en cuanto no se oponga á la presente.»

Puesta á discusion la totalidad de este proyecto, dijo

El Sr. MONTESINO: No voy á hacer oposicion á este proyecto; pero el art. 2.° me mueve á hacer algunas observaciones. Por la ley primitiva se hacia recorrer á este ferro carril bastante distancia, llevandole por Villarrobledo á Guadalimar y Andújar. Ahora veo que se piensa en darle otra direccion; y en mi entender, en vez de dirigirse por Guadalimar, debia dirigirse desde Ciudad-Real por Almaden y atravesar los criaderos de Belmez y Espiel. La distancia de Córdoba por Andújar y Villarrobledo es de 406 kilómetros; la de Andújar por Belmes es de 404. Pudiera, pues, hacerse un ramal á Andújar, y los intereses de Jaen quedarian tan bien servidos como por la otra línea, al mismo tiempo que Madrid quedaria comunicado por una línea mas corta con Andalucia. De ir por Belmez y Espiel á ir por Andújar, hay la diferencia de de 106 kilómetros; y el ahorrar 106 kilómetros en cosa que debe tenerse muy en cuenta, tanto mas, cuanto que repito que este trazado no perjudicaria á la provincia de Jaen.

Ademas, conviene tener presente, que llevando la linea por Belmez la llevamos por un criadero carbonífero que puede dar de sí unos 220 millones de toneladas de carbon fosil en la superficie de unas cuatro leguas cuadradas. Hoy que los buques de vela se van convirtiendo en buques de vapor, es cada vez mas importante el carbon fosil. La produccion de España hoy es cortisima: no producimos mas que unas 220,000 toneladas de hulla, y las dos terceras partes del consumo tenemos que traerlas del estranjero. Siendo así que en terrenos carboníferos somos el tercer pais del mundo, ¿en qué consiste que no producimos sino 220,000 toneladas? Consiste en la dificultad de las comunicaciones. Creo que es preciso fijar la atencion en este punto para que si mañana ocurre un conflicto europeo, y el carbon fosil se declara contrabando de guerra, no nos coja desprevenidos.

Hablamos mucho del aumento de la marina, y sin embargo no pueden crearse de una vez 40 ó 50 navios de línea. Creo que es preciso para ello mejorar los arsenales y las escuelas náuticas. Es necesario que la marina militar esté en proporcion con la mercante: y no habrá marina si no se protege el comercio, sino se modifican los aranceles, sino se desestanca la sal para fomentar la pesca y la salazon; si, en fin, no se proteje la produccion del carbon de piedra que es el pan de la industria.

Aquí se dá una autorizacion al gobierno para que estudie el mejor trazado, y creo que combinando todos los intereses, esa misma subvencion podria servir para la línea que propongo.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: Aunque la comision quisiera entrar en el debate que ha promovido el señor Montesino, no le seria posible. No es propio de la comision establecer el trazado de las vias férreas. La ley de 1856 decia en su art. 1.° (lo leyó): luego la cuestion viene resuelta hace tiempo, y las demas leyes no han hecho sino modificar algun punto secundario. El poder legislativo no fija el trazado de las líneas; eso es de la competencia del gobierno que tiene para ello los datos necesarios, datos que las Córtes no poseen.

En cuanto á la conveniencia de que nuestra hulla se lleve facilmente á los puntos de consumo, estoy de acuerdo con el señor Montesino y yo rogaria al gobierno que se ocupara de este asunto con preferencia. Pero aqui de lo que se trata es de que Madrid tenga pronto una línea férrea que vaya á parar á Cádiz.

Las observaciones del señor Montesino las recogerá el señor ministro de Fomento, y en su dia las deberá aprovechar. Por nuestra parte no podemos sino sostener tal como está el dictámen.

El Sr. MONTESINO: Mi idea ha sido únicamente que el gobierno vea si se puede dar otra direccion á la línea.

Por lo demas, yo he sostenido siempre que el gobierno es el que debe fijar los trazados. Sin embargo, las Córtes pueden decir al gobierno: entre tal y tal punto se debe hacer un ferro-carril.

No he querido entorpecer la ejecucion de esta línea, sino llamar la atencion hácia la posibilidad de mejorarla. Es tal la conveniencia de que la hulla llegue á los puntos de consumo, que los ferro carriles hechos exigen 300 mil toneladas de hulla, de las cuales mas de 100,000 tenemos que traer del estranjero. Ahora bien, tomando en Belmez la hulla resultaria en esta línea una economía de cinco millones.

El Sr. ministro de FOMENTO: El gobierno se ocupa de facilitar la esplotacion de los criaderos de hulla, y hoy mismo presenta al Congreso una ley sobre el de Espiel. En la próxima legislatura quizá traerá una ley general, y hoy se ocupa de la mayor facilidad para esplotar el criadero de San Juan de las Abadesas.

En la línea de que hoy tratamos, el gobierno, en vista de los informes facultativos, adoptará la resolucion que sea mas conveniente.

Sin mas discusion se pasó al debate por artículos.

Se aprobó sin discusion el 1.°

Se leyó el 2.°, y una enmienda al mismo que decia asi:

«Despues de las palabras *que definitivamente adopte el gobierno*, se añada, *segun lo dispuesto en el art. 5.° de la ley de 30 de marzo de 1859*.

Palacio del Congreso 8 de junio de 1860. =Pedro Vicente Caballero.=Antonio Abellan.=Juan del Arenal.=Ginés Orozco.= Felipe Lozano.=Juan Ferreira Caamaño.= Manuel Martinez Durango.»

El Sr. URIA: La comision considera innecesaria esta enmienda; pero como el sentido que dan á ese artículo los señores firmantes es el que le da la comision, esta no tiene inconveniente en aceptarla.

Se leyó la siguiente enmienda del ser Casado Sanchez y otros, que dice:

«En la cuarta clase de mercancias, se añadirá:

Carbon vegetal, leña, retama y sarmientos, cualquiera que sea la distancia que se recorra.

Por tonelada y kilómetro.

Por peaje	30 cénts.
Por trasporte.	20
Total.	50 cénts.

El Sr. ministro de FOMENTO: El gobierno y la comision aceptan la enmienda.

El Sr. ALONSO MARTINEZ: Es necesario que conste una circunstacia. La comision no tiene inconveniente en admitir la enmienda; pero necesita preguntar al gobierno si la empresa que se ha comprometido á presentarse á la subasta está conforme tambien con ella.

El Sr. ministro de FOMENTO: La empresa está tambien conforme.

Sin mas discusion se aprobó el artículo con las modificaciones introducidas en él por las dos enmiendas.

Sin discusion se aprobaron el 3.°, 4.°, 5.° y 6.°

Ferro-carril de las ventas de Alcolea á Espiel y Belmez.

Se leyó el dictámen que decia asi:

«Artículo 1.° Se declara subsistente la concesion otorgada por la ley de 18 de junio de 1856 á don Francisco Romá y compañía del ferro carril de las ventas de Alcolea á Espiel y Belmez, con las mismas cláusulas y condiciones con que se hizo, escepto el punto de union con la línea de Manzanares á Andújar y Córdoba, que se fijará donde resulte ser mas conveniente, segun los estudios que al efecto se practiquen.

Art. 2.° Se concede á don Francisco Romá y compañía una próroga de tres años, contados desde el dia en que se promulgue esta ley, para la construccion del ferro carril á que se refiere el artículo anterior.»

Abierta discusion sobre la totalidad de este proyecto, dijo

El Sr. CARRIAS: Lamento por principio general las prórogas de estas concesiones; pero creo que el gobierno al hacerlas encuentra razones muy atendibles: y si en líneas importantes que reciben subvenciones son cosa admitida, con mucha mas razon deben concederse á líneas no subvencionadas. Sin esa condescendencia no hubiera sido posible llegar en ferro-carriles adonde hemos llegado.

Circunscribiéndome al de que hoy se trata, el gobierno ha debido mirar si estaba ó no en el caso de conceder la próroga. Yo la apruebo, pero me llama la atencion un punto. Creo que no ha debido hacerse esa próroga sin reticencia ninguna, libre y paladinamente, y hablo asi porque no tengo ningun interes particular en esta línea.

Se dice aqui que se concede al señor Romá esa próroga, sin perjuicio de cualquiera concesion que pueda hacerse. Esta es una escepcion que si se adoptara como precedente seria fatalísimo á otras empresas de la misma clase. El concesionario se espone á gastar un gran capital, y para su reintegro contará sin duda con el movimiento que ha de tener ese camino; y hacer una concesion sobre esa que está ya hecha, seria producir la pérdida del capital invertido. El conceder en una zona minera un camino paralelo á otro, está rechazado por la justicia y por la costumbre. Tal vez la dificultad que esa empresa ha encontrado para reunir capitales, sea el artículo que basta para anular la concesion.

Tanto mas creo eso necesario, cuanto que sin eso ofrece la construccion de ese ferro carril dificultades grandísimas. Yo que en esto opino como el señor Montesino, creo que los terrenos carboníferos requieren la atencion del gobierno de una manera especialísima. Creo que estas minas tienen derecho á la proteccion del gobierno hasta el punto de ser subvencionadas. El gobierno que, reconociendo las principales cuencas carboníferas, construyese dos ó tres líneas férreas, haria á España un servicio inmenso. Cincuenta millones se pagan en España por carbon estranjero; y otros tantos dejan de pagarse por la carestía.

Por lo demas, hay líneas que no se llevan á cabo por mas prórogas que se den, á causa de la falta de capitales; y cuando son tan importantes como la de que se trata, no deberia reparar el gobierno en ausiliarlas.

El Sr. ministro de FOMENTO: El proyecto que se discute está basado en la ley de 18 de junio de 1856, que otorgó la concesion sin subvencion, y reservándose el gobierno el derecho de hacer otra. El concesionario pide ahora la confirmacion pura y simple de esa

ley; de manera que el señor Cárrias tiene mas interes en esto que el concesionario mismo.

Hay que advertir que las cuencas carboníferas son muy estensas; los carbones pueden sacarse á diferentes puntos, y el gobierno debe proteger el mayor número posible de carriles y de carreteras. Digo carreteras, porque esto no es mas que un *tramway*, si el señor Romá no pide el monopolio, ¿que mas podemos desear? Por lo demas, siempre se debe suponer en el gobierno la prudencia necesaria para no perjudicar las concesiones hechas, y es seguro que si se pidiese la concesion de una linea paralela exactamente á esta, no la otorgaria.

El Sr. CARRIAS: El señor Romá debe tener un interés por su negocio; yo tengo un interés general por el pais. Yo no miro el interés del señor Romá, sino la posibilidad de que el camino se haga. Dice el señor ministro que las cuencas carboniferas necesitan varios ramales pero añade que no concederia una linea inmediata á esta. Eso es precisamente lo que yo queria; y por eso no quiero que se diga en la ley que puede hacerse lo que no se hará.

No he pedido para el señor Romá subvencion. He dicho que debiera el gobierno fijarse en dos ó tres cuencas, y hacer las líneas.

No habiendo ningun otro señor diputado que pidiese la palabra sobre la totalidad, se pasó al exámen de los artículos, y quedaron aprobados ambos sin discusion.

Estado de la imprenta.

El Sr. CALVO ASENSIO: En la legislatura pasada anuncié una interpelacion sobre el estado de la imprenta; la legislacion que la rige, y los abusos que en este punto se cometen. Como no tuve el gusto de que se señalase dia para contestarla, á pesar de haberla recordado seis veces, la recuerdo ahora de nuevo por sí el gobierno piensa darme contestacion.

El señor ministro de la GOBERNACION: El gobierno señalará dia para contestar á la interpelacion del señor Calvo Asensio, y aprovecha esta ocasion para reproducir el proyecto de ley de imprenta presentado en la legislatura anterior.

El Sr. SANTANA: Deseo que el señor ministro de la Gobernacion diga: primero, si cree necesario para el buen gobierno del Estado que siga vigente la actual ley de imprenta; segundo, si tiene inconveniente en que siga su curso la proposicion que en la legislatura anterior sometí al Congreso para mejorar, ya que no las condiciones políticas, á lo menos las materiales y económicas de la prensa.

El señor ministro de la GOBERNACION: El gobierno no tiene dificultad el que siga su curso la proposicion del señor Santana.

El Sr. SANTANA: La reproduzco.

Estado de la marina de guerra.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: Ya que en el último período de la pasada legislatura no me hallé en mi puesto por desgracias irreparables, bajo cuya triste influencia me hallo todavía, la suerte ha querido proporcionarme la ocasion de promover un debate de honra y porvenir para el pais, en que están conformes todos los partidos.

Ante todo, mi lealtad y franqueza exigen una declaracion. Yo que sigo y continuaré sentándome en los bancos de la izquierda, porque creo peligrosa á la causa liberal la marcha política del gobierno, no vengo hoy á ser el eco de ningun género de oposicion. Vengo, de acuerdo con mis amigos políticos, á representar las aspiraciones del pais y los deseos de muchos diputados; á promover un debate ámplio sobre el estado de la marina de guerra, los medios de desarrollarla y los recursos con que el gobierno se propone contar para hacer frente á esta necesidad.

Y como mi deseo es que se espresen todas las opiniones, me atrevo á rogar á mi amigo el señor Grandallana, único marino que hay en estos bancos, para que venciendo los impulsos de su modestia, tome la palabra en este debate y nos diga lo que le parezca como perito en la materia.

Empiezo por felicitar al señor ministro de marina y á cuantos han secundado sus disposiciones, por la parte que ha tenido en el apresamiento de la escuadra que ha compartido las glorias del ejército en la guerra de Africa. Cumplido este deber, diré que la cuestion de la marina no se ha tratado jamás en el Parlamento con la amplitud conveniente, y ya es tiempo de que suceda.

La nacion española es y debe ser potencia marítima, proposicion que me propongo desenvolver y probar; y no se crea por esto que yo pretendo armamentos marítimos como cuando teníamos á Portugal, Nápoles, Sicilia, Cerdeña, el Rosellon, Donquerque, el Franco Condado, los Paises-Bajos, las Provincias unidas, la América del Sur, las Antillas y Méjico. Entonces con el inmenso poderío de España se comprende la necesidad de aquellos armamentos; hoy no pretendemos llevar la fuerza ni el influjo á ninguna parte; no tratamos sino de conservar nuestra independencia, la integridad de nuestro territorio y nuestros intereses comerciales; pero la marina militar tiene hoy que guardar el vasto litoral de nuestras costas, las islas del Mediterráneo y del Océano, las Antillas, codiciadas allá y acá, nuestras posesiones de Africa y Asia, la seguridad de nuestros compatriotas donde quiera que se hallen, los intereses del comercio español en todas partes, el nombre y la integridad de nuestra nacion. Sí esto es verdad, el Congreso quedará convencido de que necesitamos marina de guerra, sino numerosa, fuerte por la calidad y condiciones de los buques.

Pero ¿cuál debe ser su estension? Hemos tenido la desgracia de tratar de fomentar la marina sin un plan préviamente acordado. Cada ministro ha tenido un sistema de circunstancias: se ha construido buques al capricho; no se ha tenido en cuenta que necesitábamos buques útiles para el combate y para el rápido trasporte, y por eso cuando el pais creia encontrarse con una escuadra en condiciones bastantes regulares, no ha hallado mas que pocos buques que las tuvieran. Y sin embargo, desde 1845 á 1854, para maestranza, carenas, acopios, construcciones y todo lo que tiene relacion con el fomento de la marina, se han votado mas de 400 millones. Aqui tengo un estado en que consta que en esos años, segun las cuentas generales del Estado, ha contribuido el pais para el fomento de la marina con 411 millones de reales.

Pero ¡que falta de tino y prevision! Esos 400 millones, que si se hubieran invertido con plan é inteligencia, nos habrian dado una escuadra bastante regular, lo que nos han producido son una porcion de buques que están inútiles muchos de ellos, y que podrian comprometer el honor y los interses de la nacion, si fueran llamados á hacer el servicio que deben prestar los buques de guerra.

Yo hubiera guardado silencio sobre esta verdad; pero hoy, cuando todo el mundo, lleno de entusiasmo y de patriotismo, reclama el fomento de la marina, es un deber mio decir al gobierno y al pais, que es necesario que se varie el sistema seguido anteriormente, harto funesto y costoso.

Se han adquirido maderas impropias ó en mal estado; se han empleado en construccion de buques: ¿y qué resultado habian de dar? El que hemos visto: la inutilidad. ¿Y el pais da su dinero para que se emplee al capricho, sin inteligencia, y en algunos casos hasta sin moralidad?

Aquí está el cuadro del número de buques construidos y adquiridos hasta 1854. Compárese la cantidad que el pais ha pagado con los buques que tenemos hasta esa fecha; que los conozca bien, y cualquiera se convencerá de que se han manejado mal los intereses del Estado en algunas ocasiones.

Desde los tiempos de Trafalgar, gloriosos, pero tristes, viene la decadencia de nuestra marina, haciéndose mayor de dia en dia durante la ominosa época del absolutismo. Su renacimiento data desde que salieron de nuevo á la luz los principios de la escuela liberal, época de nuestra regeneracion.

No podia ser otra cosa: una nacion tanto tiempo sometida al absolutismo dió señales de vida el dia en que suprimió las comunidades, abolió el diezmo, proclamó la desamortizacion, construyó caminos, puertos, canales, y abrió las fuentes de la riqueza; y una vez que la marina mercante creciera como ha crecido, habia de exigir su prosperidad el desarrollo proporcional de la de guerra. Hé aquí por qué se decretaron subsidios con objeto de fomentar la marina.

Desde 1855 todo el mundo habia de esperar que ese progreso se hiciera en mayor escala: por eso desde aquella fecha á 1859 van 240 millones votados por las Córtes, y el pais ha contribuido á esta atencion patrióticamente. En esta época hemos logrado mejores resultados en la inversion de tales sumas, sea dicho en honra de los que las han manejado, aunque en alguna época ha habido razon para censurar. Estos 240 millones han sido invertidos en la adquisicion y construccion de 40 buques de vela de hélice y ruedas, de porte de 512 cañones, de 9,570 caballos y de 9,500 toneladas los de trasporte. Esto ya es haber dado un gran paso en la buena administracion de la marina.

¿Pero qué va á hacerse con los 450 millones decretados por la ley del año pasado? ¿No se van á dar á nuestros arsenales las condiciones necesarias para aplicar todos los adelantos hechos? ¿No vamos á establecer almacenes, diques, machinas y factorías? ¿Vamos, como se ha dicho otras veces, á construir buques en el estranjero ó en el pais, sin planos ni diseño? ¿O es que va á haber sistema y conciencia para invertir este crédito importante?

Es preciso que el señor ministro de Marina comience por introducir grandes reformas. En las Ordenanzas y disposiciones vigentes hay cosas muy buenas pero tambien hay cosas muy malas que deben reformarse ó destruirse. Yo no entraré en su pormenor; he querido solamente provocar esta cuestion para que el gobierno nos diga qué es lo que cree que debe hacerse.

Ya que tenemos inteligentes y valientes marinos y una marinería asombrosa, demosles buques buenos y bien construidos, y no hay medio de que no llenen su deber, sino que serán dignos imitadores de los héroes de Lepanto.

Insisto en que los señores diputados manifiesten sus opiniones, y especialmente el señor ministro de Marina, concluyendo por rogar al Congreso que dispense si le he molestado mucho.

(*Se concluirá.*)

Seccion estranjera.

La toma de Palermo por Garibaldi es un gran hecho de armas que realiza la gloria del ya tan célebre soldado de la libertad. Nos apresuramos á trasladar á nuestras columnas la relacion detallada que de este hecho de armas publica *El Siecle*, y estamos seguros de que nuestros lectores la verán con tanto entusiasmo como la hemos visto nosotros:

TOMA DE PALERMO.

«Nápoles 30 de mayo.

Voy á coordinar las numerosas noticias que recibo de la toma de Palermo, para poder daros una idea clara y exacta de ella.

En el barrio llamado Paperito, el general Lanza babia concentrado el grueso de sus fuerzas, 18,000 hombres, por dos cuarteles y restos de muralla; el palacio real, la bateria, colocada cerca de la puerta Nueva; por atrincheramientos y reductos avanzados, levantados en la carretera de Montraele, y otras obras construidas en ambos lados del camino donde se habian colocado algunos cañones.

Ademas, se habian distribuido dos ó tres mil hombres entre el palacio de la catedral y por la parte interior de la puerta Nueva; 500 en el convento de Jesuitas, sobre la calle de Toledo, 2000 acampados en la plaza de la Marina, no lejos de la puerta Felice, cerca de Casaro, y otros en la Aduana en Castellamare, en el ministerio de Hacienda, en el palacio Preterio, en el del comandante de la plaza, en Quartro Cantoni, es decir, en el punto en que se cruzan las dos grandes calles de Palermo. En todo, 25 ó 27,000 hombres.

A las tres y media de la madrugada del domingo 27, los soldados napolitanos estaban sobre las armas, cada cual en su puesto.

Un fuerte destacamento de lanceros enviado de descubierta por el lado de Misilmeri, y otro de dragones enviado con el mismo objeto hácia Monreale, volvieron á dar la alarma por baber sido acojidos á balazos por los insurgentes, cuyo campo observaron en movimiento.

A las tres y media cuando apenas comenzaba á apuntar el dia; los centinelas avanzados de los realistas dieron la señal de la llegada del enemigo.

Garibaldi habia dividido su fuerza en tres columnas; él mandaba en persona la del centro, que ocupaba la carretera; el baron Stocco. aunque herido en Calatafini, mandaba el ala izquierda, y Sirtori ó la Massa el ala derecha Hay quien dice que Bixio mandaba el ala izquierda. La poca artilleria de los insurrectos iba oculta en la columna del centro.

Estas tres columnas marchaban escalonadas á tiro de fusil una de otra. Los realistas que las esperaban las acogieron con un fuego espantoso de artilleria. Los insurgentes marchaban á paso de carga, sin disparar un tiro. Del cuartel de Qualtro Venti se lanzó entónces el general Colonna con un cuerpo de caballeria, pero la columna de Garibaldi se abrió, y la artilleria del coronel Orsini recibió á metralla la carga de la caballeria napolitana, esta retrocedió en desórden: Caribaldi le persiguió, protejido por la muralla movible de los fugitivos, llegando á encontrarse frente á frente con los cazadores mandados por el general Bosco.

Comenzó el fuego: eran las cinco de la mañana, los insurjentes estaban al descubierto: los realistas protegidos por las murallas del Paperito, detrás de las barricadas y en los reductos. Los insurgentes sicilianos, novicios en el fuego vacilan un tanto pero Garibaldi manda tocar á la carga, y todos se arrojan á la bayoneta sobre el enemigo. Siguese una confusion horrible: en esto llega un ayuda de los napolitanos, el general Cataldo, con las tropas acantonadas en la ciudad. El combate y la carniceria duran hasta las diez.

Los realistas habian perdido todos los cañones que guarnecian los reductos avanzados: las tres columnas de insurgentes no formaban ya mas que una sola. Arrojados los napolitanos de sus puestos avanzados son rechazados hácia la Puerta Nueva; Stocco ó Bixio se apodera del cuartel de los suizos y hace alli prisioneras dos compañias que presentan las armas á los gritos de ¡viva Italia! El ala derecha embiste el cuartel de Qualtro Venti, se apodera de él, coje ocho piezas de artilleria y hace prisioneros dos regimientos con el general Salzani ó Landi. El ejército real derrotado entra en Palermo y enfila la calle de Toledo.

Entretanto suena el toque de rebato en todas las iglesias como por encanto. Arrójase el pueblo á las calles y comienza á levantar barricadas y hostigar á los soldados. En el foro Bobónico ó plaza Real, quiere el general Lanza formar el cuadro con las tropas que habia retirado de Castellamare y contener á los fugitivos. En el mismo instante izase la bandera tricolor en el palacio de los ministerios y en la torre de la catedral. Manda el general hacer fuego á las ventanas, pero ve con espanto que la bandera de los insurrectos ondea casi al propio tiempo en los palacios Lingnaglosa, Canin, Arenzi, Rifo, Rudini, Lardesia, Aceto y en casi todas las casas de la calle de Toledo.

Las tropas que se retiran por esta calle son aplastadas por los proyectiles de todos géneros que llueven desde los balcones. Tiranse tiestos, consolas, mesas y hasta pianos: las mujeres vierten agua hirviendo: los hombres disparan sus fusiles ó pistolas ó bajan á luchar en medio de la calle.

Acojidos por esta lluvia mortifera los fugitivos, vuelven hácia la izquierda por la calle Cinturinari, Plazas Casafello, Fonderia y Menato, y van á buscar un abrigo en el fuerte Castellamare. Una parte de las tropas se encierra en el Palacio real, en la Puerta Nueva.

Habiendo asi desaparecido los napolitanos, los insurgentes que les perseguian aparecieron en la Puerta Nueva. En aquel momento los buques de la marina imperial, atracados en Puerta Felice, frente á la Puerta Nueva, comenzaron á arrojar metralla y á barrer la calle de Toledo. Los demas buques que estan en la rada y en el fuerte de Castellamare, secundan el bombardeo. Era la una; Garibaldi se vé obligado á detenerse un instante fuera de la Puerta Nueva en el barrio de Paperito que los realistas habian ocupado por la mañana.

Mientras esperan se prepararan barricadas movibles con faginas y colchones. La columna mandada por Stocco ó Bixio y las compañias La Massa, rodean entonces á la ciudad dirijiendose hácia el Norte y se presentan en la *Favorita*, cerca de la puerta de *Maqueda*, que á su vez esta cerca de *Castellamare*, y á la la cual guarda la marina. Otra columna rodea por la derecha y se dirije hácia la puerta *Termini*. Asi que Garibaldi supo que los suyos asomaban por aquellos lados, avanzó hasta los *Quatre-Cantoni*, bajo el fuego de metralla de buques y fuertes, y llegó á instalar su cuartel en el palacio del comandante de la plaza. Su estado mayor y Turr, ocupan el palacio Cretorio, donde se asentaba ya el comité revolucionario de Palermo. Habia cesado ó por mejor decir, se habia debilitado ya el fuego de los buques y del castillo. El cuerpo consular y los jefes de los buques estranjeros, habian casi impuesto esta suspension al bombardeo.

Las tropas reales, rechazadas hácia el mar, se volvian á reorganizar en la plaza de la marina, y las mas desmoralizadas se mantenian á cubierto en el fuerte, en el ministerio de Hacienda, cerca del mar sobre *Cassara*, protegidas por los buques de la puerta *Hèlice*, y los cañones del castillo. Garibaldi era dueño de toda la parte de la ciudad que se estiende al Norte entre la puerta de *Maqueda* y la puerta de *Términi*. La poblacion insurreccionada levanta barricadas en todas las calles para impedir la vuelta de las tropas á los barrios libertados. Los soldados, situados en el palacio real, separados del resto del ejército, no oponian resistencia.

A las seis comenzó de nuevo el bombardeo

que duró toda la noche para impedir á los insurjentes que marchasen sobre las tropas reales. En la mañana del 28 Garibaldi se disponia á asaltar el fuerte *Castellamare*, debidamente fortificado por la parte de tierra, y ya la artilleria cogida á los realistas en la *Flora* se instalaba en la llanura de la *Sanita*, y delante de las fábricas de Mr. Pojaro, cuando se presentó un parlamentario del general Lanza, pidiendo armisticio. Fué concedido, y media hora despues marchaba á Nápoles una fragata de la marina real.

ESPEDICION DE GARIBALDI.

La Correspondencia Havas *con referencia á una carta de Sicilia publica los siguientes curiosos pormenores sobre el bombardeo de Palermo:*

«A continuacion del combate del 27, la mañana en la cual Garibaldi á la cabeza de sus cazadores arrojaba á la bayoneta á la guardia que defendia la puerta de San Antonio y penetraba hasta el centro de la ciudad, las tropas reales abandonando el cuartel de San Antonio, y plaza central de los cuatro Cantones y la puerta Maqueda, habian venido á concentrarse al cuartel general, formando asi una línea que se estendia desde San Francisco hasta los cuarteles de los cuatro Vientos situados delante de la prision de Estado.

Por la tarde esta línea fué aun forzada y el general Lanza obligado á replegarse en el palacio del rey y al Sur de la ciudad, encontrándose asi separado de la ciudadela por toda la poblacion sublevada. Tal era la situacion de las tropas el 28 por la mañana.

En el mismo dia evacuaron las prisiones, los cuarteles de los cuatro Vientos yendo á refugiarse á la estremidad del muelle llamando á grades gritos á los buques de guerra napolitanos, que fueran á recojerlos.

Por la tarde, un vivo fuego de fusileria fué dirijido contra el palacio del rey, por los insurrectos que llegaron á introducirse en el palacio del arzobispo desde donde hacen fuego sobre los soldados que abandonan el palacio de Hacienda y el de la Ospitaletta donde hasta entonces se habian mantenido. Durante la noche, numerosas bandas de paisanos y montañeses armados, ostigan sin tregua á las tropas reales que han dejado las alturas de Montreale y han venido acampar entre Capuccini y la aldea de Olivenza impidiéndoles venir en socorro del general bloqueado en el palacio del rey.

29 de mayo.—Las tropas continuan manteniéndose en el palacio y en la ciudadela, en tanto que Garibaldi establecido en la municipalidad toma diversas medidas con el objeto de organizar y continuar la lucha. Decreta, entre otras, la formacion de una guardia nacional y abrir una suscricion destinada á subvenir á las necesidades de la guerra. Ademas una ordenanza firmada por el presidente del comité en el interior, dice que «los culpables de robo, de asesinato y de cualquiera otro daño de esta naturaleza, se les impondrá la pena de muerte para lo cual seran juzgados por un consejo de guerra.» Otro decreto prohibe recorrer las calles con las armas en la mano sin estar bajo la direccion de un jefe. Se prohibe igualmente perseguir á los esbirros. Un comité provisional de la guerra se ha encargado de proceder á los alistamientos. El doctor Vicenzo Hacalesso, ha sido nombrado comisario de la provincia de Girgente. Una carta llegada de esta última ciudad, anuncia que las tropas que allí se encontraban, han fraternizado con los habitantes.

Los insurrectos se han apoderado de cuatro cañones y de una pieza de á doce en el cuartel de las prisiones, abandonado por los napolitanos. Los cinco buques de vapor que partieron el 25 para la bahía de Termini, volvieron á Palermo sin haber podido desembarcar á los 1000 hombres que tenia á bordo. Las embarcaciones los llevaron á la ciudadela. Durante la tarde estas tropas hicieron una tentativa inútil para ir á socorrer al general Lanza.

Las hermanas de San Vicente de Paul llegaron de Nápoles en el mismo dia para cuidar á los heridos pero no pudiendo penetrar en la ciudad se volvieron á embarcar en el aviso de vapor francés la Monetta *para regresar á Nápoles*

A las nueve de la noche la ciudadela rompió de nuevo el fuego, declarándose un inmenso incendio en los alrededores de la plaza de Santo Domingo. Se evalúan en 3,000 el número de bombas lanzadas sobre la ciudad desde el dia 27 á las 6 de la mañana. Mas de 100 han caido sobre la plaza del Mercado, cuyas tiendas han quedado todas destruidas,

30 de mayo.—las tropas que el Diario oficial de las Dos Sicilias, *habia anunciado que estaban persiguiendo á Garibaldi llegan de* Parco *y son recibidas en Porta-reale por la partida mandada por la Massa. Una proclama de Garibaldi llama á todos los sicilianos á las armas. A las dos un coche con una bandera blanca llega al embarcadero de la Cuarentena. El general Litizia y el brigadier Curistino delegados por el general Lanza, descienden y se dirijen acompañados de Garibaldi á bordo del buque inglés* Haníbal, *donde se encuentra además el almirante Mundy, el comandante del* Vauban, *y el de la fragata americana* Irougnois.

El general Letizia declara que está encargado de pedir un armisticio y propone las condiciones siguientes: Conservacion de las posiciones repectivas: facultad de socorrer á los heridos y de trasportarlos á los buques y de hacer llegar víveres al hospicio de los pobres.

Pide ademas, que la municipalidad dirija al comisario real una súplica con objeto de solicitar la concesion de reformas y de instituciones necesarias al pais.

Garibaldi concede las primeras condiciones, pero rehusando oir hablar de las segundas se rompió la conferencia.

Los preparativos de defensa continuan en la ciudad. Las calles se convierten en barricadas: todos los hombres estan armados: los curas y los monjes montados sobre las barricadas escitan el valor del pueblo.»

Por lo que va sin firma,

P. J. GELABERT Y POL.

Palma.

El Correo de ayer publica las siguientes líneas en defensa de los carros mortuorios.

«Tampoco á nosotros nos gustan los artículos estensos, pero como la estension depende de la copia de razones que se tengan en apoyo de la propia opinion, el *Mallorquin* no debe de estrañar que los nuestros sean mas largos que los suyos. Bueno será empero que simplifiquemos la cuestion.

El *Mallorquin* conviene en la utilidad de los carruages, y en que el Ayuntamiento tiene facultades para declarar obligatorio este servicio: redúcese la discrepancia á que él no reconoce la necesidad de esta declaracion. El dia en que nuestro cólega lea los pliegos de condiciones que fueran publicados oportunamente en los periódicos, pliegos que á buen seguro no leyó antes de dirigirnos su artículo, él mismo dará la discusion por terminada y su parecer será en un todo igual al nuestro.

No es, no, que se trate de convertir en arbitrio municipal la conduccion de los cadáveres al cementerio, ni debe creerse así por el solo hecho de adjudicarse por medio de subasta: aun *despues de pasados los primeros años* nosotros nos guardariamos muy bien de aprobar tan funesta precaucion. Se trata de facilitar el establecimiento de una empresa particular tal como la desea *El Mallorquin*; pero como nadie toma espontaneamente á su cargo este servicio público, el Ayuntamiento que es el iniciador de la idea ofrece al que se constituya empresario cuanta proteccion y recursos le permiten sus facultades administrativas y su posicion oficial: le ofrece, por ejemplo, local en la casa de Misericordia para cocheras y cuadras, y le ofrece las ventajas de prohibir que en adelante circulen por las calles de Palma cadáveres que no sean conducidos en carruages idénticos á los modelos que él tiene al efecto aprobados: en cambio le impone ciertas condiciones para el debido arreglo del servicio y para la comodidad del vecindario, y verifica una subasta con el objeto de adjudicar aquellos recursos y ventajas al que se comprometa á exigir menor cantidad al vecino para alquilarle el carruaje. Esto, como se ve, dista mucho de ser un arbitrio municipal; esto no es mas que establecer el órden y el decoro, y la comodidad, y la decencia en un servicio, tal vez el mas recomendable de cuantos están á cargo de la autoridad municipal.

En buen hora que se abandonase la idea que nosotros defendemos si apareciese una persona que renunciando las ventajas que dejamos referidas aunque sometiéndose á las reglas que dictase el Ayuntamiento tomase asimismo la empresa; pero si esta persona no se presenta, si el servicio no se establece, digamoslo asi, por si solo ¿hay razon para que el Ayuntamiento se cruce de brazos y sacrifique su deseo de introducir una mejora importante al temor de no *ser sobrio en hacer el bien á pesar de los beneficiados?* No, y *El Mallorquin* contesta asi con nosotros al decir que ese bien *solo debe imponerse cuando sea desconocido y rechazado*, y la autoridad *haya agotado los medios de hacerlo conocer y apreciar.* Pues bien: el Ayuntamiento no debe tolerar que se cometan por mas tiempo esas irreverencias, esos abusos á que da lugar continuamente el actual sistema de conduccion, y puesto que nadie deja voluntariamente lo malo para adoptarlo mejor, usa de esa facultad que *El Mallorquin* lo mismo que todo el público le reconoce, y prohibe la circulacion de cadáveres que no sean conducidos en carruages mortuorios arreglados al modelo que al efecto tiene adoptado. La libertad de todo un vecindario vale mucho; pero si ha de ponerse en lucha con los mas tiernos y sagrados sentimientos, con el respeto que se debe á nuestra religion y con el decoro de una capital culta y adelantada, esa libertad bien merece que se le ponga una traba.»

Por lo anterior,

P. J. GELABERT Y POL.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de mañana.

SAN MANUEL, MARTIR Y SAN RAINERO, CONFESOR.

CULTOS SAGRADOS.

Mañana domingo, en la parroquial iglesia de San Nicolas concluirá la oracion de cuarenta-horas que la piedad de los fieles consagra al Divino CORAZON DE JESUS. *A las seis esposicion del Santísimo, á las diez misa cantada por la reverenda comunidad. Por la tarde vísperas, maitines y laudes solemnes y al anochecer sermon que pronunciará D. Cayetano Ignacio Seguí, concluyendo con la visita al sagrado Corazon, la procesion y la reserva.*

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las ... 4 hs. 31 ms.
Pónese.... á las ... 7 » 30 »
Hora en que debe señalar el reloj al medio dia verdadero.
Las 12 hs. 00 ms. 17 s.

AVISOS OFICIALES.

GOBIERNO DE PROVINCIA

DE LAS BALEARES.

Indeterminado.—Circular.—Por real decreto de 20 de mayo próximo pasado ha sido creada una junta con el esclusivo objeto de que proponga al gobierno el modo y forma de hacer efectiva la aplicacion de los cuantiosos donativos que muchas corporaciones y particulares han hecho á favor de los heridos é inutilizados en la gloriosa campaña de Africa; y por real órden de 31 del mismo mes se encarga á este gobierno que se remita á la espresada junta una relacion de todos aquellos donativos que no hayan sido publicados en la Gaceta, escitando al mismo tiempo el patriotismo de cuantas personas particulares tengan fondos en su poder con aquel objeto para que los pongan á disposicion del Presidente de dicha junta.

Obran en este gobierno los datos relativos á las cantidades ofrecidas ya al de S. M. por muchos ayuntamientos y otras autoridades y corporaciones: Con ellos podrá formarse las relaciones que debe ser reunida, en la seguridad de que por distintos que sean los objetos á que haya dirigido sus miras el patriotismo de los donantes, todos serán puntualmente cumplidos. Hay empero sociedades particulares, y clases ó reuniones de determinadas personas que ya con suscripciones voluntarias ya merced á funciones y espectáculos, ya por otros medios que su generosidad les ha sugerido han logrado reunir algunas sumas; y estas si bien no han sido puestas á disposicion del gobierno fueron destinadas ya á los heridos ó inutilizados en la guerra, ya á las familias de los que en ella hubieran perecido. La distribucion de tales fondos hecha por los mismos particulares será tanto mas difícil cuanto que la carencia de datos constituirá tal vez un obstáculo para que pueda efectuarse con la equidad y justicia que los mismos donantes desean; al paso que la junta tendrá en su poder las noticias necesarias para que pueda cumplirse religiosamente el deseo de los que quisieron contribuir con el fruto de su filantropia al socorro de ciertos heridos ó de determinadas familias. Y como la junta se propone llevar á efecto la aplicacion de todos los donativos con sugecion á unas mismas reglas y conceptos en cuantos casos ocurran este Gobierno invita á las autoridades, corporaciones ó personas que tienen fondos en su poder, con destino al objeto espresado, á que se sirvan ponerlos á disposicion del gobierno manifestandolo antes á mi autoridad con la brevedad posible para que pueda ponerse asi en conocimiento de la junta. De este modo se logrará el laudable deseo de todos; y esta Provincia figurará entre las demas por una suma respetable, lo cual no podrá suceder si permanecen, como en la actualidad, diseminados y en poder de distintas personas.—Palma 13 de Junio de 1860.—José Primo de Ribera.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para mañana: el comandante graduado capitan del regimiento infanteria de Asturias, don Manuel Rodriguez y Alegre.

Hospital y provisiones: el mismo cuerpo.

Parada: el regimiento infanteria de Gerona.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

CONTADURIA DE HACIENDA PUBLICA

DE LAS BALEARES.

Los individuos de las clases pasivas, cuyos haberes se hallan consignados en esta Provincia, deberán antes del dia 25 del actual presentar en esta Contaduria, por si ó por medio de apoderados, sus correspondientes fees de existencia: bajo el supuesto que de no verificarlo serán dados de baja indefectiblemente en las nóminas del mismo mes.—Palma 15 de junio de 1860.—Manuel de Villar.

SINDICATO DE RIEGOS

DE LA HUERTA DE PALMA.

El domingo veinte y cuatro de los corrientes, á las doce del dia, en la Secretaria del Sindicato, se procederá á la subasta de abrir una acequia provisional por dentro la sementera del Predio Son Cabrer de las dimensiones que se espresan en el plan de subasta que está de manifiesto en la Secretaria de la Corporacion.—Lo que se hace saber al público para conocimiento de los licitadores.—Palma diez y seis de junio de mil ochocientos sesenta.—El Director.—Pedro de Veri.—Por acuerdo del Sindicato.—Luis Ignacio Gomila secretario.

NAVEGACION

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Dia 14.

De Barcelona en 4 dias bergantin Mercedes, de 187 *toneladas, cap. don Miguel Pellicer, con* 7 *marineros y harina.*

Dia 15.

De Argel en 2 *dias laud San Antonio, de* 26 *toneladas, pat. Guillermo Berga, con* 7 *mar.,* 2 *pasageros y carneros.*

De idem en idem idem San José, de 50 *toneladas, patron Bernardo Palmer, con* 6 *marineros é idem.*

De Tarragona en idem idem San José, de 64 *toneladas, pat. Lorenzo Más, con* 9 *mar.,* 10 *pasageros, trigo y efectos.*

IDEM DESPACHADAS.

Dia 14.

Para la Habana polacra Esperanza, de 194 *toneladas, cap. don Domingo Salom, con* 13 *marineros,* 2 *pas., frutos y efectos.*

Para Ciudadela laud Estrella, de 9 *toneladas, pat. Antonio Janer, con* 3 *mar., aceite é idem.*

Dia 15.

Para Bona polacra goleta Pepa, de 79 *toneladas, pat. Mateo Coll, con* 6 *mar., vino y efectos.*

Para Sichere laud Primer Ampurdanes, de 33 *toneladas, pat. Pedro Juan Ballester, con* 5 *marineros y vino.*

Para Ciudadela idem Los Amigos, de 31 *toneladas, pat. Nicolás Faner, con* 4 *mar., un pasagero y varios efectos.*

Para Tarragona vapor trasporte Vifredo, capitan don Francisco Docet, con 33 *marineros, y de trasporte el primer batallon del regimiento infanteria de Asturias.*

SECCION DE ANUNCIOS.

NUEVA SUSCRICION.

LA MARAVILLA.

GRAN SOCIEDAD

para la publicacion de las mas grandes obras del saber humano, las mas lujosos y baratas, bajo la direccion de D. MIGUEL RIALP.—Año III.—Segunda série compuesta de 50 tomos de 300 á 450 páginas en 4.°, con láminas en acero.

SECCION INSTRUCTIVA: 21 TOMOS.

	Tomos.
Historia de la Monarquia en Europa, por F. Lacombe. El autor trata de sentar con la historia en la mano que la monarquia hereditaria, armonizando el derecho divino con el humano, ha sido, es y será el mas enérgico medio de progreso, y que fuera de ella solo se encuentra la anarquia y la degradacion.	4
Principios de Economia política, por G. Roscher. A la luz de la historia y de la filosofia define el autor la economía política, sin dejarse arrastrar por la seduccion de las ideas concebidas *á priori*, y segun las relaciones eternas que resultan de la naturaleza de las cosas. Obra que al traducirla del aleman al frances anotó M. Wolowski.	4
Historia moral de las mujeres. El culto de la familia, el sentimiento profundo de las satisfacciones que esta proporciona, y la indagacion concienzuda de los deberes que impone, han inspirado esta obra á M. Legouvé.	1
El Amor, base de la familia y de la sociedad, en los límites de la mas estricta moralidad, ha impulsado á escribir esta interesante obra á M. I. Michelet.	1
Influencia de la Familia en la Educacion, ó Teoría de la educacion pública y privada, por M. Teodoro Barrau. Interesantísima obra premiada por la Academia de ciencias morales y políticas de Francia para guia de los padres de familia.	1
La Tierra y el Hombre, ó compendio histórico de geología, geografía, y etnografía generales para servir de introduccion á la historia universal, por Alfredo Maury.	2
Historia general de las razas humanas, ó *Filosofía etnográfica*, en la cual ha empleado toda su vida Eusebio de Salles.	1
De la Vida y de la Inteligencia, por el célebre fisiologista P. Flourens.	1
El libro de los Oradores, por Timon.	2
Historia de la literatura griega, por Pierron.	2
Historia de la literatura romana, por id.	2

SECCION RECREATIVA: 29 TOMOS.

	Tomos.
Genoveva, relaciones y diálogos populares, por A. de Lamartine.	1
El Picapedrero de Saint-Point, relaciones populares por el mismo autor.	1
Los Compañeros de Jelú, cuadro de las disensiones de la revolucion francesa, por Alejandro Dumas.	2
Los Piratas del Mississipí, descripcion de costumbres norte-americanas, por F. Gerstaecker.	1
Enrique de Bretaña el Emplazado, costumbres bretonas de la edad media, por Pablo Feval.	1
La Pagana, cuadro de costumbres francesas, norte-americanas y californicas, por Laurent-Pichat.	1
Aventuras de un Misántropo, una de las mas elevadas obras de J. Saintine.	1
Lionel Lincoln, brillante cuadro de los principales sucesos que produjeron la emancipacion de los Estados Unides, por Fenimore Cooper.	2
La Araucana, por el *Homero hispano* don Alonso de Ercilla, quien, como dice Espinel: ..... en el heróico verso fué el primero / que honró á su patria, y aun quizá el postrero.	2
El Rey de las montañas, descripcion de costumbres griegas, por E. About.	1
La Vírgen del Líbano, interesante descripcion del Líbano, por L. Enault.	1
Magdalena, obra premiada con una corona de oro por la Academia francesa, por Julio Sandeau.	1
El farolero, interesante descripcion de costumbres norte-americanas, por Miss Cummins.	2
Doña Mercedes de Castilla, interesantisima descripcion del sitio de Granada por los Reyes Católicos, y del descubrimiento del Nuevo mundo, por Fenimore Cooper.	2
Solaces Poéticos, por D.ª María Mendoza de Vives.	1
Debe y Haber. Con este modesto título ha escrito Gustavo Freytag un completo cuadro de costumbres alemanas y polacas, y una de las mas brillantes páginas dedicadas á la virtud.	3
Recuerdos de un Médico, cuadro de costumbres inglesas por S. Warren.	1
Los Dos Convictos, por F. Gerstaecker.	2
Frutos de Otoño, poesías escogidas de D.ª Josefa Massanés de Gonzalez.	1
Memorias de un Cazador, completa descripcion de costumbres rusas, por Ivan Tourghenief.	2

CONDICIONES DE LA SUSCRICION Á LA SEGUNDA SÉRIE.

Admítense suscriciones, ya á los 21 tomos de la seccion instructiva, ya á los 29 de la seccion recreativa, y tambien á ambas secciones, ó sea á los 50 tomos.

Estos se compondrán de 300 á 450 páginas en cuarto, con una lámina en acero cada uno cuando lo permita la materia: los de la seccion recreativa siempre la tendrán.

Cada 20 ó 30 dias se entregará un tomo de cada seccion.

El precio de los tomos de la seccion instructiva será: encuadernados á la rústica, 10 reales; á la suiza con planchas de oro y mosáicos, 12 rs.; y en tafilete comun con relieves 13 1¡2 rs.

Los tomos de la seccion recreativa costarán: encuadernados en rústica, 9 reales; á la suiza con planchas de oro y mosáicos, 11 reales, en tafilete comun con relieves, 12 1¡2 reales.

Las entregas de 16 páginas, de las cuales saldrán 6 á la semana, de cada seccion: à TRES CUARTOS.

Las obras sueltas de la seccion instructiva costarán 3 reales mas por tomo, y los de la recreativa, 2 reales mas.

Las obras sueltas por entregas, á 4 cuartos cada una.

Advertencia importantísima.

La empresa de la *Maravilla* que durante el corto tiempo que cuenta de existencia ha espendido en la Peninsula mas de medio millon de tomos y mas de doscientos mil en las colonias que un dia fueron españolas, ha mejorado notablemente la parte material de sus publicaciones, siendo indispensable el aumento de precio. Esta sociedad que durante la primera série ha dado la coleccion de obras mas selecta y barata que existe en España, trata de publicar con la segunda série obras mas selectas que la anterior, infinitamente mas lujosas y al mismo tiempo las mas baratas de cuantas en el dia se publican.

Sin embargo de este aumento de precio los señores suscriptores que lo han sido à todos los tomos publicados hasta el dia y á los que nuevamente se suscriban tomando las obras publicadas, pagarán los tomos de la segunda série que hoy se anuncia á los precios siguientes:

Seccion instructiva á 11 rs. tomo á la suiza.
Seccion recreativa á 10 rs. tomo idem idem

ó lo que es lo mismo 1 real mas barato que los nuevos suscriptores.

Las obras publicadas durante la primera série son:

	Tomos.
La *Geografía Universal*, refundida de la primera edicion, y la parte española contiene hasta los pueblos de 1,000 habitantes, por D. M. de R.	2
Compendio de los libros históricos de la Santa Biblia, por el P. Fernando Scio de San Antonio.	1
Historia Antigua, por J. G. Guillemin.	2
Historia de Grecia, por Victor Duruy.	2
Historia Romana hasta la invasion de los bárbaros, por V. Duruy.	2
Historia de las Cruzadas, por Michaud y Poujoulat.	1
Historia de Italia, por Julio Zeller.	2
Historia de los franceses, por M. Teófilo Lavalée, y M. Pablo Lacroiz.	8
Historia de Inglaterra, comprendiendo la de *Escocia, Irlanda* y las *posesiones inglesas*, por J. A. Fleury.	3
Historia de Portugal y de sus colonias, por M. Augusto Bouchot.	1
La Rusia antigua y moderna, por los señores Cárlos Romey y Alfredo Jacobs.	2
La Moral Social, por Adolfo Garnier.	1
El Ingenioso Hidalgo don Quijote de la Mancha, por Miguel de Cervantes Saavedra.	2
Trabajos de Persiles y Sigismunda, La Gitanilla, y Rinconete y Cortadillo, por Miguel de Cervantes Saavedra.	1
Obras selectas, críticas, satíricas y jocosas, de don Francisco de Quevedo y Villegas.	1
Cantos del Trovador, coleccion de leyendas y tradiciones históricas, por don José Zorrilla.	1
Historia de Gil Blas de Santillana, por Mr. Le Sage.	2
Ivanhoe ó el cruzado, por Sir Walter Scott.	1
Quintin Durward, por Sir Walter Scott.	1
Rob Roy, por Sir Walter Scott.	1
Guy Mannering ó el astrólogo, por Sir Walter Scott.	2
A Bordo y en Tierra, por Fenimore Cooper.	1
Lucia Hardinge, por Fenimore Cooper.	1
La bruja del mar, por Fenimore Cooper.	1
El corsario rojo, por Fenimore Cooper.	1
D'Artagnan y Los Tres Mosqueteros, por Alejandro Dumas.	2
Veinte años despues, por Alejandro Dumas.	2
El Vizconde de Bragelone, por A Dumas.	6
Los Amores de Paris, por Pablo Feval.	2

FUERA DE SUSCRICION Á 14 REALES EL TOMO.

Atlas Geográfico Universal, para el estudio de la geografia de Balbi y Malte-Brun, compuesto de 18 magníficos mapas iluminados.

La Sagrada Biblia, traducida al español de la *Vulgata* latina, y anotada conforme al sentido de los santos padres y espositores católicos; por el Ilmo. Sr. D Felipe Scio de San Miguel. Revisada por el Ilmo. Sr. Dr. José Palau.—Con 70 láminas. 10 tomos.

Historia de los soberanos Pontífices romanos, por Artaud de Montor, ex-embajador de Francia en Roma, 9 tomos.

NOTA. Todas estas obras estan al amparo de nuestra legislacion: las religiosas han sido censuradas por la autoridad eclesiástica, y las novelas por la civil.

OTRA. El prospecto con mas estensos detalles se halla de manifiesto en la imprenta de Gelabert, *Pas den Quint*, y se reparte gratis.

EUROPA

LA GUERRA DE AFRICA

Y LOS PARTIDOS POLITICOS DE ESPAÑA

por

D. Miguel Vicente Roca,

Abogado del ilustre colegio de Madrid, socio del Ateneo científico, literario y artístico, individuo de la Academia de Legislacion y Jurisprudencia y mienbro de otras corporaciones científicas y literarias.

Este folleto se vende à 4 rs. en Madrid, en las librerias de Bailly Bailliere, calle del Príncipe, número 11; Cuesta, calle de Carretas; Moro, puerta del Sol, y Publicidad, pasage de Mateu.

En provincias à 5 rs. por medio de las principales librerias, comisionados de periódicos y empresas literarias, ó remitiendo el importe en libranzas de la Tesoreria, central ó sellos de franqueo à casa de C. Bailly-Bailliere, de donde se remeserá à vuelta de correo.

Gran café del Universo.

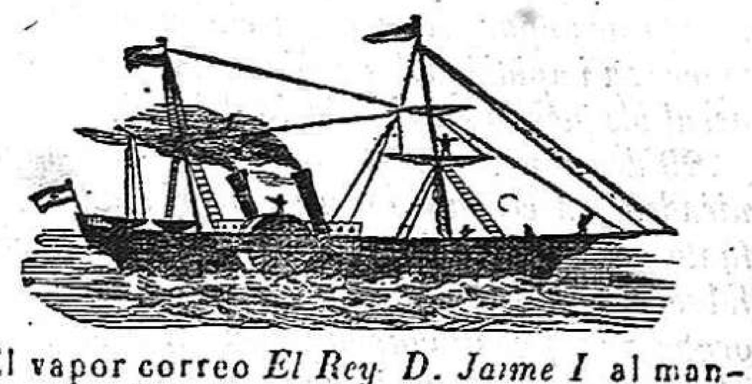
El domingo 17 del corriente à peticion de varios concurrentes se pondrá en escena la tan aplaudida zarzuela de grande espectáculo titulada:

LA ESCLAVA MALLORQUINA.

Estará adornada con todo el aparato que exije su argumento.

VENTA.

Se vende una casa recien construida con todas las comodidades apetecibles, con unos cincuenta destres ó mas de tierra, segun convenga; sita en el predio llamado *Son Llull* de *Son Rapiña*. En el despacho de Loterias del piso bajo de casa el marques del Reguer informarán.

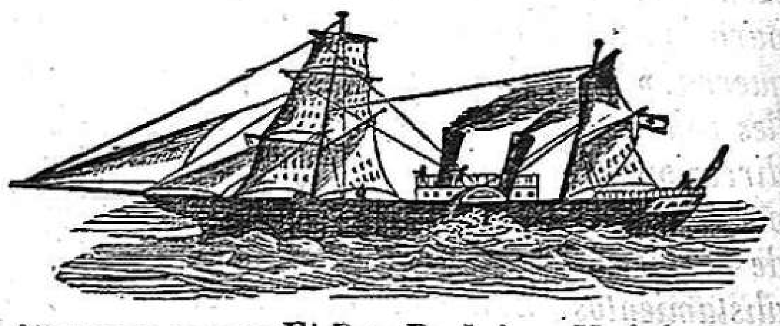


El vapor correo *El Rey D. Jaime I* al mando de su capitan don Gabriel Medinas, saldrá de este puerto para

IVIZA Y VALENCIA

el lúnes 18 del actual à las ocho de la mañana.

Admite cargo y pasageros. Se despacha en la plazuela de las Copiñas, número 4.



El vapor correo El Rey D. Jaime II *de la fuerza de 200 caballos, su capitan don Miguel Morey, saldrá de este puerto para el de* Barcelona *el miércoles 20 del actual á las cinco de la tarde con la correspondencia. Admite cargo y pasageros.*

Se despacha en la plaza de las Copiñas núm. 4.

POETAS DE LAS ISLAS BALEARES,

Tomo primero que contiene las

OBRAS RIMADAS

DE

RAMON LULL

escritas en idioma catalan—provenzal, publicadas por primera vez con un artículo biográfico, ilustraciones y variantes y seguidas de un glosario de voces anticuadas por

GERÓNIMO ROSSELLO.

Obra dedicada al Escmo. Sr. D. Rafael de Bustos y Castilla, marques de Corbera, ministro de Fomento, etc. Consta de unas 800 páginas en 4.° mayor y comprende las materias siguientes: —Biografia de Raimundo Lulio.—El Llanto de la Vírgen.—Las horas de la Vírgen.—Al Ser Supremo-El pecado de Adan.—La Vírgen Maria.—Rey glorioso.—Los cien nombres de Dios.—La Alquimia.—El Desconsuelo.—Canto de Raimundo.—Dictado de Raimundo.—Aplicacion del arte general.—La medicina del Pecado.—El Concilio.—La Conquista de Mallorca.—Glosario.

Véndese en la imprenta y libreria de Pedro José Gelabert, *Pas d'en Quint*, número 74, al precio de 50 rs. á la rústica.

PALMA:
Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.

Por el Editor
P. J. Gelabert